

BREVET D'INVENTION

Gr. 10. — Cl. 4.



N° 1.053.218

Voiture automobile de tourisme à traction avant.

Société dite : HANNOVERSCHE MASCHINENBAU-AKTIENGESSELLSCHAFT vormals
GEORG EGESTORFF (HANOMAG) résidant en Allemagne.

Demandé le 31 mars 1952, à 13^h 25^m, à Paris.

Délivré le 30 septembre 1953. — Publié le 1^{er} février 1954.

La présente invention est relative à une voiture automobile de tourisme à traction avant. On connaît déjà des véhicules de ce genre ayant des formes très différentes. On connaît, également, les inconvénients que présentent les constructions réalisées jusqu'à présent. Ces inconvénients résident dans le fait que la transmission de puissance au sol, des roues motrices situées à l'avant, laisse à désirer, parce que le véhicule une fois chargé une assez grande partie de la charge repose sur l'essieu arrière. L'essieu avant n'est que faiblement chargé, ce qui influence défavorablement la transmission du mouvement.

L'invention vise la réalisation d'un véhicule à traction avant dans lequel, pour toutes les positions et valeurs de la charge, la plus grande fraction de celle-ci repose sur l'essieu avant. Ce résultat est obtenu, conformément à l'invention, par le fait que les parties du véhicule qui sont les plus lourdes, comme le moteur, la boîte de vitesses, le réservoir de carburant, la batterie ou autres, ainsi que la charge utile (passagers et bagages) sont disposés de manière que la pression exercée sur le sol par l'essieu avant soit supérieure à celle exercée par l'essieu arrière.

Selon l'invention, on a abandonné la disposition normale à quatre sièges pour en utiliser une selon laquelle les sièges sont disposés approximativement au milieu du véhicule. Le centre de gravité du véhicule, à l'état chargé ou non chargé, est ainsi situé vers l'avant, entre l'essieu avant et le milieu de l'empattement. Cet agencement nouveau du véhicule permet d'obtenir une tenue de route excellente et de bons rapports de propulsion. En même temps, le véhicule est construit de façon à laisser libre le plus d'espace possible pour la charge utile à transporter, sans que ce chargement nuise aux rapports de propulsion ou à la tenue de route.

Pour laisser aux passagers la liberté de mouvement nécessaire, les sièges groupés en une disposition à trois places sont, de préférence, échelonnés, le siège central étant, dans le cas où le véhicule est à conduite latérale, décalé, vers l'arrière, d'une

épaisseur d'épaule par rapport aux sièges voisins. De préférence, on donne aux portières une forme telle que les parties du corps des passagers, qui, lorsque ceux-ci sont assis se trouvent vers l'extérieur, puissent trouver place dans des parties bombées correspondantes desdites portières.

Une forme de réalisation préférée du véhicule conforme à l'invention est représentée, à titre d'exemple, sur les dessins annexés, dans lesquels :

La fig. 1 est une vue de profil schématique du véhicule;

La fig. 2 est une vue en plan dudit véhicule;

La fig. 3 est une vue en plan d'un véhicule comportant une autre disposition des sièges.

La carrosserie 1, qui est pourvue des deux portières 2, est équipée, à peu près au milieu du véhicule, de trois sièges 3, 4 et 5, disposés les uns à côté des autres. Le siège central peut également, conformément à la fig. 3, être décalé vers l'arrière d'une épaisseur d'épaule. Le véhicule peut être prévu avec une conduite à droite ou à gauche 15. Les roues du véhicule sont disposées de telle manière qu'elles disparaissent dans la carrosserie et celle-ci est pourvue de garde-boue continus 6, de sorte que l'espace creux 17 formé dans les portières 2 peut être laissé libre et servir à accroître latéralement l'espace dont disposent les passagers.

Le milieu de la distance séparant les deux essieux 7 et 8 du véhicule, c'est-à-dire le milieu de l'empattement, est indiqué par la ligne I-I.

La totalité des éléments lourds du véhicule, comme le moteur 9, la boîte de vitesses 10, le radiateur 11, le réservoir 12 et la batterie 13 sont disposés de manière à charger surtout l'essieu avant 8.

Le poids à vide du véhicule détermine la position C du centre de gravité, qui se trouve loin en avant de l'axe médian I-I. Par contre, si le véhicule est chargé par des passagers, ou si l'espace utile 14 est chargé, le centre de gravité est alors en S. Dans l'un ou l'autre cas, cependant, la position du centre de gravité est telle que ce dernier se trouve situé entre l'essieu avant 8 et le milieu I-I de l'empattement.

RÉSUMÉ

L'invention est relative à une voiture automobile de tourisme à traction avant, remarquable, notamment, par les caractéristiques suivantes considérées séparément ou en combinaison : ...

a. Les parties du véhicule qui sont les plus lourdes, telles que le moteur, la boîte de vitesses, le réservoir de carburant, la batterie ou autres, ainsi que la charge utile, constituée par des passagers, des bagages ou analogues, sont disposés de manière que la pression exercée sur le sol par l'essieu avant soit supérieure à celle exercée par l'essieu arrière;

b. La disposition normale à quatre sièges est remplacée par une disposition à trois sièges, ceux-ci étant situés approximativement au milieu du véhicule;

c. Le centre de gravité du véhicule se trouve,

aussi bien à l'état chargé qu'à l'état non chargé du véhicule, entre l'essieu avant et le milieu de l'empattement;

d. Les trois sièges sont disposés de manière échelonnée, le siège central étant, dans le cas d'une conduite latérale, décalé, vers l'arrière, d'une épaisseur d'épaule par rapport aux sièges voisins;

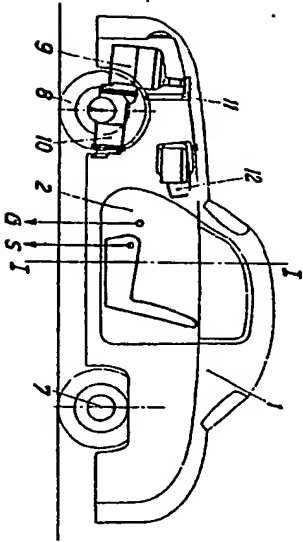
e. Pour augmenter latéralement la liberté de mouvement des passagers, les portières disposées à côté des trois sièges présentent des parties bombées, ouvertes vers l'intérieur du véhicule et adaptées à la forme de la carrosserie.

Société dite : HANNOVERSCHIE
MASCHINENBAU-AKTIENGESSELLSCHAFT
vormals GEORG EGESTORFF (HANOMAG).

Par procuration :

H. GOUVERNAL.

Figur 1



Figur 2

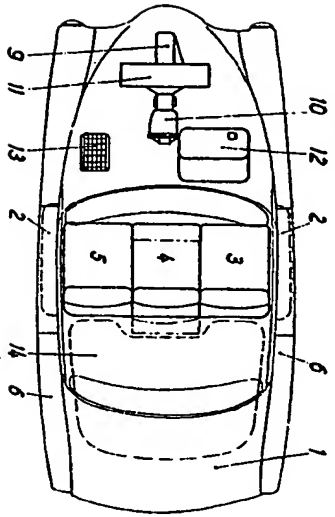
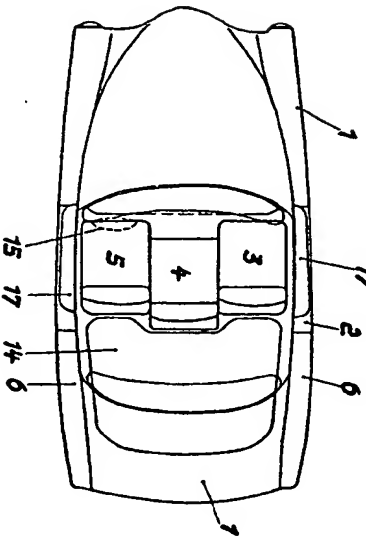


Fig. 3



Société dite
Hannoversche Maschinenbau
vormals Georg Egestor.

[illegible][illegible]

Société dite :
Maschinenbau-Aktiengesellschaft
Hans Georg Eggestorff (Hanomag)

Pl. unique

